Deutscher Bundestag **Drucksache 16/4346**
16. Wahlperiode 19. 02. 2007

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Michael Link (Heilbronn), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/4237 –

Zukunft der Eisenbahnstrecke Heilbronn–Würzburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Eisenbahnstrecke Heilbronn–Würzburg hat für Wirtschaft und Tourismus der Region entscheidende Bedeutung. Sie verbindet Heilbronn–Hohenlohe–Franken mit dem Fernverkehrsnetz der DB in Richtung Norden. Ohne zuverlässigen Anschluss nach Würzburg und damit an die ICE-Linie München–Hamburg sowie an die zahlreichen anderen via Würzburg laufenden Linien wäre der baden-württembergische Nordosten von entscheidenden deutschen und internationalen Fernverbindungen abgehängt.

Die häufigen Unpünktlichkeiten auf der teilweise seit Ende des 2. Weltkrieges eingleisigen Strecke Heilbronn–Würzburg verhindern oft das planmäßige Umsteigen in Würzburg und führen durch die ungünstige Taktung der Regionalexpresszüge auf dieser Linie unverhältnismäßig häufig zu substantiellen Verspätungen.

Zur weiteren Optimierung der Strecke ist seit Jahren die Schließung der eingleisigen Lücke bei Möckmühl geplant. Das Land Baden-Württemberg hat bereits im Oktober 2004 schriftlich seine Zusage zum Streckenausbau erklärt. Im Zuge der von der Bundesregierung beschlossenen Kürzung der Regionalisierungsmittel kündigte die DB Netz AG die Einstellung der Planungsarbeiten an.

1. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der Eisenbahnstrecke Heilbronn–Würzburg, die zum transeuropäischen Netz des Schienenverkehrs gehört, im regionalen, nationalen und internationalen Kontext zu?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung der Strecke für die Wirtschaft in der Region?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Innenministeriums von Baden-Württemberg, wonach die Streckenkapazität bereits heute in „relevanten Verkehrszeiten“ definitiv nicht ausreichend sei (siehe Drucksache des Landtags von Baden-Württemberg 13/4267 vom 20. April 2005)?
5. Wie beurteilt die Bundesregierung die Folgen des bisherigen Nichtausbaus des Streckenabschnitts Züttlingen–Möckmühl?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 14. Februar 2007 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Fragen 1, 2, 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Schienenverbindung Heilbronn–Würzburg wurde im Rahmen der Erarbeitung des Bundesverkehrswegeplans 2003 einer Grobbewertung unterzogen. Dabei ergab sich bei den untersuchten Ausbaumaßnahmen – vollständige Herstellung der Zweigleisigkeit und Ertüchtigung für Neigetechnik – für den Güterverkehr keinerlei und für den Personenverkehr nur ein geringer Nutzen, der eine Weiterverfolgung des Vorhabens als Bedarfsplanprojekt nicht rechtfertigte. Die Strecke, die im Personenverkehr nur im Ein- bis Zwei-Stundentakt durch den Nahverkehr benutzt wird, ist zwar Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes, gehört aber nicht zu den vorrangigen Vorhaben. National und international ist diese Strecke also nicht prioritär. Die regionale Bedeutung der Strecke ergibt sich aus der moderaten Nahverkehrsbedienung und dem Engagement der Landesregierung Baden-Württembergs für einen Ausbau der Strecke. Insofern ist für die Bundesregierung die Aussage des Innenministeriums von Baden-Württemberg einer zeitweise nicht ausreichenden Dimensionierung der Schieneninfrastruktur auf dieser Strecke nicht nachvollziehbar.

3. Wie hoch ist die derzeitige Auslastung des eingleisigen Streckenabschnitts Züttlingen–Möckmühl, gegliedert nach Stunden pro Tag?

Nach Auskunft der DB Netz AG ist zur Beantwortung der genannten Fragestellung i. d. R. die Auslastung einer Strecke über längere Tageszeiträume zu betrachten. Üblicherweise werden hier die Zeiträume 6 bis 22 Uhr und 22 bis 6 Uhr an Werktagen herangezogen. Die Verkehrssteigerungen in den letzten Jahren auf dem Abschnitt Würzburg–Heilbronn haben zwar dazu beigetragen, die Streckenauslastung in der Zeitscheibe 6 bis 22 Uhr an Werktagen anzuheben, ein Wert von 100 Prozent ist aber dennoch längst nicht erreicht. Aufgrund der aktuellen Abbestellungen von Nahverkehrszügen in Tagesrandlagen werden vielmehr wieder weitere Kapazitäten frei. Darüber hinaus liegen im betrachteten Abschnitt Züttlingen–Möckmühl derzeit keinerlei Hinweise vor, dass in absehbarer Zeit von einer dauerhaften Überschreitung der Streckenkapazität ausgegangen werden muss. Das derzeitige Betriebsprogramm besteht aus einem Zwei-Stundentakt mit Regionalexpress und stündlicher Verdichtung durch Regionalbahnen. Dazwischen sowie besonders im Nachtzeitraum befinden sich Güterzüge, wobei allerdings noch etliche freie Trassen sowohl tagsüber als auch nachts zur Verfügung stehen.

6. Wodurch entstehen nach Meinung der Bundesregierung die zahlreichen Verspätungen auf dieser Strecke?

7. Wie können die Verspätungen durch bauliche Maßnahmen reduziert werden?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die auftretenden Verspätungen entstehen laut DB Netz AG nicht aufgrund fehlender Infrastruktur, insbesondere nicht durch die Eingleisigkeit zwischen Züttlingen und Möckmühl. Auch darüber hinaus existieren auf Seiten der Niederlassung Südwest im Bereich zwischen Heilbronn und der Niederlassungsgrenze in Eubigheim keine Infrastrukturmängel, welche zu einer spürbaren Verspätung führen. In der Regel finden Verspätungsübertragungen von Gebieten außerhalb der Niederlassung Südwest in dieses Streckennetz hinein statt; sie können deshalb nicht der Eingleisigkeit zwischen Züttlingen und Möckmühl zugeordnet werden.

8. Können im Interesse der Reisenden die Folgen der Verspätungen beim Umsteigen in Würzburg durch eine häufigere Taktung reduziert werden?

Den Ländern, in diesem Fall Baden-Württemberg, obliegt es als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr bei Bedarf zusätzliche Nahverkehrsleistungen zu bestellen.

9. Besteht für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts Züttlingen–Möckmühl eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutsche Bahn AG, und wenn ja, seit wann, und welchen Inhalt hat sie?

Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der Deutsche Bahn AG (DB AG) besteht nicht.

10. Was unternimmt die Bundesregierung ferner um einen zügigen zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts sicherzustellen?

Die Länder, in diesem Fall Baden-Württemberg, können in ihrer Funktion als Aufgabenträger für den Schienengebundenen Personen-Nahverkehr (SPNV) die Prioritäten für Investitionen in die Infrastruktur des SPNV selbst bestimmen und mit der DB AG vereinbaren, in welche Projekte investiert werden soll. Der Bund ist an diesem Abstimmungsprozess nicht beteiligt und wirkt bei der Auswahl der Vorhaben nicht mit. Insofern liegt eine Abstimmung über einen möglichen zweigleisigen Ausbau des Teilstücks für den SPNV bei der DB Netz AG und dem Land Baden-Württemberg.

11. Von welchen Kosten und welcher Bauzeit geht die Bundesregierung für den zweigleisigen Ausbau des Streckenabschnitts aus?

Die DB Netz AG beziffert die voraussichtlichen Gesamtkosten nach Kostenstand Vorplanung 2004 auf rund 25 Mio. Euro. Es wäre mit einem Umsetzungszeitraum von vier bis fünf Jahren zu rechnen.

12. In welchem Umfang standen der Deutsche Bahn AG Mittel für den Schienenausbau in Baden-Württemberg seit 2000 pro Jahr zur Verfügung, und welche Mittel wurden wann durch die Deutsche Bahn AG abgerufen?

Die Bundesmittel für Investitionen in das bestehende Netz sowie den Aus- und Neubau der Schienenwege werden dort bedarfsgerecht eingesetzt, wo sie ihre größte verkehrliche Wirkung erzielen. Insofern werden die Bundesmittel nicht nach Bundesländern vorab quotiert. Nach Angaben der DB AG sind auf der Grundlage des Bundesschienenwegeausbaugesetzes in den Jahren 2000 bis 2005 insgesamt rund 1,84 Mrd. Euro in Baden-Württemberg investiert worden (2000: rund 160 Mio. Euro, 2001: rund 220 Mio. Euro, 2002: rund 300 Mio. Euro, 2003: rund 350 Mio. Euro, 2004: rund 400 Mio. Euro, 2005: rund 410 Mio. Euro).



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333